
ÓKOR

Róma és a folyamok

Az utóbbi években örvedetesen szaporodik azon könyvek száma, amelyek az ókori történelmet ökológiai szempontból is vizsgálják: itt elég, ha a *Horden–Purcell* szerzőpáros méltán híressé vált *Corrupting Sea* című kötetére utalunk (Oxford, Blackwell, 2000), amely az elmúlt több mint egy évtizedben egyike lett a legtöbbit idézett ókortörténeti munkáknak. *Brian Campbell*, a belfásti Queen’s University professzora most megjelent, csaknem 600 oldalas művében a folyók szerepét vizsgálta Róma történelmében, s ezzel remélhetőleg – egyik fejezetének címét kölcsönvéve – végleg „rátette azokat az ókori Róma térképére”. Munkája nem előzmény nélküli: a vizes élőhelyek egyik legjelentősebb nyugati szaktekintélye, *Sylvia Mary Haslam* (University of Cambridge) már 1999-ben kiadott egy holisztikus szemléletű folyótörténetet (*The Historic River: Rivers and Culture down the Ages*, Cambridge, Cobden of Cambridge Press). Brian Campbell most ezt a témát tekintette át az ókori Róma szempontjából.

A szerző igyekezett a folyók szerepét minden aspektusból megközelíteni: geográfiai, ökológiai, gazdasági, katonai, jogi, vallási, sőt egészségügyi szempontból is körüljárta a kérdést, gazdag hivatkozási anyaggal (393–506. old.) és kimerítő bibliográfiával (507–558. old.), amit húsz remek térkép, és ugyanannyi kevésbé remek fekete-fehér fotó egészít ki. A testes kötet 10 fejezetre oszlik. Az 1–2. általános geográfiai kérdéseket tárgyal (itt kifejezetten jól sikerült a Római Birodalom földrajzi áttekintése, 22–30. old.). A 3. fejezet jogi kérdésekkel foglalkozik, azon belül részletesen és szakértőn tárgyalja a folyópartokra vonatkozó jogi szabályozást, különös tekintettel a partok állandó változására. A 4. a folyók szerepét vizsgálja az irodalomban, vallásban és művészetekben. Az 5. katonai szempontból tárgyalja a folyókat (taktika, bázisok, logisztika, flották, határvidékek). A 6. fejezet a folyók gazdasági szerepét vizsgálja: szóba kerül a hajózhatóság, hajótípusok, utak és hidak, csatornák és gátak, vízimalmok, öntözés, vizes élőhelyek, bár nekem némileg kilóg a sorból a vízvezetékekről szóló röpke áttekintés (235–239. old.). A 7. és 8. fejezet az áruk mozgatásáról szól: az előbbi Hispania, Gal-

lia, a Rajna-vidék és Britannia folyóin, az utóbbi a Duna, Itália és a Kelet belső vizein zajló kereskedelmet vizsgálja. A 9. fejezet (Gyógyító vizek: folyók, források, üdülés és egészség) nekem kissé erőltetettnek tűnt, bár az ókorban némely folyóvíznek is tulajdonítottak gyógyhatást, nem is szólva arról, hogy az ivóvízellátásban is szerepük volt. Meglepő, hogy a horgászat/halászat csak a „szabadidős tevékenységek” között került szóba (335–337. old.), pedig a téma akár a 6. fejezetben (Exploiting Rivers) is méltán szerepelhetett volna. Campbell csak a Rajna és Majna menti halászatot említi (289. old.), a halászatra és halszószt készítésre vonatkozó összes egyéb adata azonban nem a folyókra, hanem a tengerekre vonatkozik. Pedig tudjuk, hogy a folyami halászat – sőt haltenyésztés – is jelentős gazdasági tevékenység volt, a különleges nílusi halakat például exportra is szállították (Reese et al. 1986; Waelkens et al. 2004). Ugyancsak megemlíthette volna a gazdag halieutikái (hal-tudományi) irodalom folyami halakra vonatkozó adatait.

A Római Birodalom nyugati felében provinciánként tárgyalja a folyókat. Hispania esetében (247–262. old.) nem hangsúlyozza eléggé, hogy az Ibér-félsziget folyóinak többsége nem a Földközi-tengerbe ömlik, ezért kereskedelmi szerepük eléggé korlátozott lehetett, mivel az atlanti hajózás – mai tudomásunk szerint – jóval csekélyebb mértékű volt, mint a Földközi-tengeri hajóforgalom. Ugyanakkor teljesen igaz, hogy Baetica tartomány virágzását nem kis részben a Baetis/Guadalquivir folyónak köszönhette. Az „árúk mozgatásával” kapcsolatban (ez a fejezetek összefoglaló címe) csupa általánosságot, ill. már jól ismert tényt közöl. Közlekedés-földrajzi szempontból a három Gallia (263–279. old.) valóban egyedülálló területnek számított: már Sztrabón is megfigyelte, hogy a folyók az egész tartományt behálózó összefüggő rendszert alkottak, bár legfőbb útvonalnak (Campbell szavaival „a folyók királyának”) a Rhône számított. Ezen a folyosón keresztül kapcsolódott a Mediterráneum az északi (germán) tartományokhoz és Britanniához. A szerző joggal hangsúlyozza a galliai *navicularius*-testületek fontosságát (267. old.), bár azt nem említi, hogy ezek történetét már 1876-ban feldolgozta Henri Pignoneau (vö. De Salvo 1999). Ugyancsak nem említi, hogy az Arelate/Arles-ban működő *corpus naviculariorum* nemcsak Ostiában rendelkezett irodával, hanem egy i. sz. 201-ben keltezett felirat szerint saját *statiót* működtetett Beirutban is (*CIL* III 14165 = *ILS* 6987, vö. Rey-Coquais 1993). A Rhône mentén eddig valóban kevés folyami kikötőt találtak – Campbell egyedül a Pommeroeul kikötőjében elsüllyedt hajók árucikkeit sorolja fel (272. old.) –, de az erről a témáról Valenciában rendezett konferencia előadásait nem idézi (vö. Berlanga–Ballester 2003).

Az északi folyók közül a Rajnával kapcsolatban megemlíti (279–289. old.), hogy hídfők és kompátkelők voltak rajta *Germania libera* felé, de nem világos, hogy ezt a tényt a Duna esetében miért nem emeli ki. Ugyancsak truízmusként hat, hogy a Rajnának kisebb gazdasági és nagyobb katonai jelentőséget tulajdoníthatunk, mint a Rhône-nak. Izgalmas lett volna ezen a ponton Caesar Rajna-hídjáról is megemlékezni, különösen annak fényében, ahogyan a nagy hadvezér kommentálta e tettet: „[Caesar] a hajók használatát nem tartotta elég biztonságosnak, s megítélése szerint az ilyesmi a római nép méltóságához sem lett volna illő” (*De bello Gallico* IV. 17). A rómaiak tehát az állandó hidakat a természet leigázása egyik módjának tekintették. A Duna esetében Campbell joggal hangsúlyozza, hogy ez volt a kelet–nyugati irányú kereskedelem fő útvonala az Alpoktól a Fekete-tengerig, de konkrétumot itt is alig tudunk meg (Még Wilkes (2005) régészeti összefoglalását sem idézi, nemhogy az osztrák, magyar, szerb vagy román szakirodalmat.) Nem esik szó sem a kikötőkről (Vindobona/Bécs és Carnuntum/Deutsch Altenburg folyami kikötőjét már feltárták), kikötőerődökről, révhelyekről, hidakról, a Barbaricumban található ellenerőd-rendszeréről, a Pannoniát és Daciát összekötő szárazföldi utakról, vagy a barbaricum kikötőkről (pl. Partiscum/Szeged kikötőjéről a Tiszán). Aquileia központi gazdasági szerepét ugyan ő is kiemeli, de az általánosságokon – Sztrabónból idézett közhelyeken – kívül alig tud mit mondani. Az olvasó előtt az is homályban marad, hogy Aquileiában található az egyik legalaposabban feltárt római folyami kikötő (Franzot 1999). Az egész kötet talán legfájóbb hiányossága azonban, hogy sem a Dunával kapcsolatos, sem a „Folyók, utak, hidak” című fejezetben (218-219. old.) nem említi Traianus al-dunai köhídját, amely az ókori mérnöki munka egyik csúcsteljesítménye (vö. Cassius Dio LXVIII. 13; vö. Serban 2009).

Itáliában a két legfontosabb folyó északon a Padus/Po, középen a Tiberis/Tevere volt. A Po alluviális síksága remek hely volt a mezőgazdaság és állattenyésztés számára, bár a kiterjedt deltavidék elmocarasodott és nem is épült rajta jelentősebb kikötő. Campbell szerint a folyó nem játszott akkora szerepet a közlekedésben és a kommunikációban, mint a vele szoros összeköttetésben épült utak. De azért itt is működtek a *navicularusok* és *nauták* szakmai szervezetei, amelyek feliratokon adtak hírt magukról (306. old.). A Po-vidék termékeit elsősorban az északi (Raetia, Noricum) és északkeleti–keleti (Pannonia, Illyricum) tartományok felé közvetítették a fontosabb kikötőkből (Hostilia, Ravenna). Az állandóan bővizű Póval szemben a Tiberis szinte már időszakos folyónak számított: nyaranta csaknem teljesen kiszáradt, télen viszont gyakorta hatalmas áradásokat okozott, amelyek nemegyszer Rómát is elöntötték. (Ezeknek történetét már feldol-

gozta a kutatás, vö. Aldrete 2006.) Ennek ellenére a görög és római szerzők közül sokan dicsérték Róma kedvező fekvését, Sztrabón például kiemeli, hogy a Tiberisen szállított rengeteg építési kő és fa nélkül a Város egyszerűen nem tudott volna felépülni; nem is szólva a tengerpartról szintén a folyón keresztül beáramló hatalmas mennyiségű gabonáról. Ezeket a termékeket a *codicarius*okkal szállították, melyeknek szükséges minimális mennyiségét eltérően ítéli meg a kutatás: akad, aki szerint néhány száz, más becslés szerint viszont akár 6000 folyami bárkára is szükség lehetett Róma folyamatos ellátásának biztosításához (320. old.). Campbell csak nagyon röviden tárgyalja a római rakpartokat és Portus/Ostia kikötőjét (316. old.), és nem említi a Traianus által ásott csatornát sem, amely a kikötő és a Tiberis közti forgalmat volt hivatva rövidebbé és biztonságosabbá tenni (*fossa Traiana*). A kikötő feltárásakor egyébként egy 70 tonnás *caudicaria* roncsára is rábukkantak a régészek (*Fiumicino 2*).

A keleti tartományok esetében teljesen jogosan emeli ki a Maiandros/Büyük Menderes szerepét (321–326. old.), amelyről egyébként már átfogó monográfia is megjelent (Thonemann 2011), ugyanakkor méltatlanul kevés szó esik a Tigrisről és az Eufratésről (326. old.), amelyen egyébként a római korban is élénk kereskedelmi forgalom bonyolódott a palmyrai, perzsa, nabateus és zsidó kereskedők közvetítésével. Bár a nilusi hajózásról egyelőre nem született monográfia, a témának szánt egy oldalt (326–327. old.) szintén kissé méltatlannak érzem a téma jelentőségéhez képest (vö. Said 1993; Khalil 2011), mivel a Rhône és a Duna mellett mégiscsak a Nílus volt a legfontosabb vízi út a Római Birodalom területén. Nemcsak Egyiptom gabonaellátása függött az évente megismétlődő áradásoktól (a kilométerekről miért nem esik szó?), hanem az indiai kereskedelem nagy része is ezen a folyón bonyolódott.

Brian Campbell testes kötete, a *Folyók és az ókori Róma hatalma* – minden meglévő hiányossága ellenére – jó bevezetést nyújt a Római Birodalom „történeti hidrológiájába”. A könyvet elsősorban a történeti földrajz, művelődés- és gazdaságtörténet iránt érdeklődő szakmai közönségnek ajánljuk. Jó lenne, ha a történeti ökológia és történeti geográfia a magyar ókortudományban is mihamarabb kivívná magának az őt megillető figyelmet és megbecsülést.

Brian Campbell: *Rivers and the Power of Ancient Rome (Folyók és az ókori Róma hatalma)*, (Studies in the History of Greece and Rome), Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2012. 585 old. ISBN 978-0-8078-3480-0

Grüll Tibor

Hivatkozások

- Aldrete, G. S. (2006), *Floods of the Tiber in Ancient Rome*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- Berlanga, G. P., Ballester, J. P. (eds.) (2003), *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras*, València, Universitat de València.
- De Salvo, L. (1999), *I corpora naviculariorum: economia privata e pubblici servizi nell'impero romano*, Kleio 5, Messina, Samperi.
- Franzot, S. (1999), *Aquileia e altri porti romani, Aquileia*, Gruppo Archeologico Aquilese.
- Khalil, E. (2011), The Sea, the River and the Lake: All the Waterways Lead to Alexandria, in Keay, S., Boetto, G., *Portus, Ostia and the Ports of the Roman Mediterranean*, in Fentress, E. et al. (eds.), *XVII. Conference of the Associazione Internazionale di Archeologia Classica (AIAC)*, Rome, Bolletino di Archeologia Online, Volume Speciale, 33–48.
- Reese, D. S., Mienis, H. K., Woodward, F. R. (1986), On the Trade of Shells and Fish from the Nile River, *BASOR* 264: 79–84.
- Rey-Coquiais, J.-P. (1993), Sur l'inscription des naviculaires d'Arles à Beyrouth, *Syria* 70(1-2): 69–80.
- Said, R. (1993), *The River Nile: Geology, Hydrology and Utilization*, Oxford, Pergamon Press.
- Serban, M. (2009), Trajan's Bridge over the Danube, *IJNA* 38(2): 331-342.
- Waelkens, M., Poblome, J., Mumford, G., Friedman, R., Lernau, O., & Van Neer, W. (2004), Fish Remains from Archaeological Sites as Indicators of Former Trade Connections in the Eastern Mediterranean, *Paléorient* 30(1): 101-147.
- Wilkes, J. J. (2005), The Roman Danube: An Archaeological Survey, *JRS* 95: 124–225.